

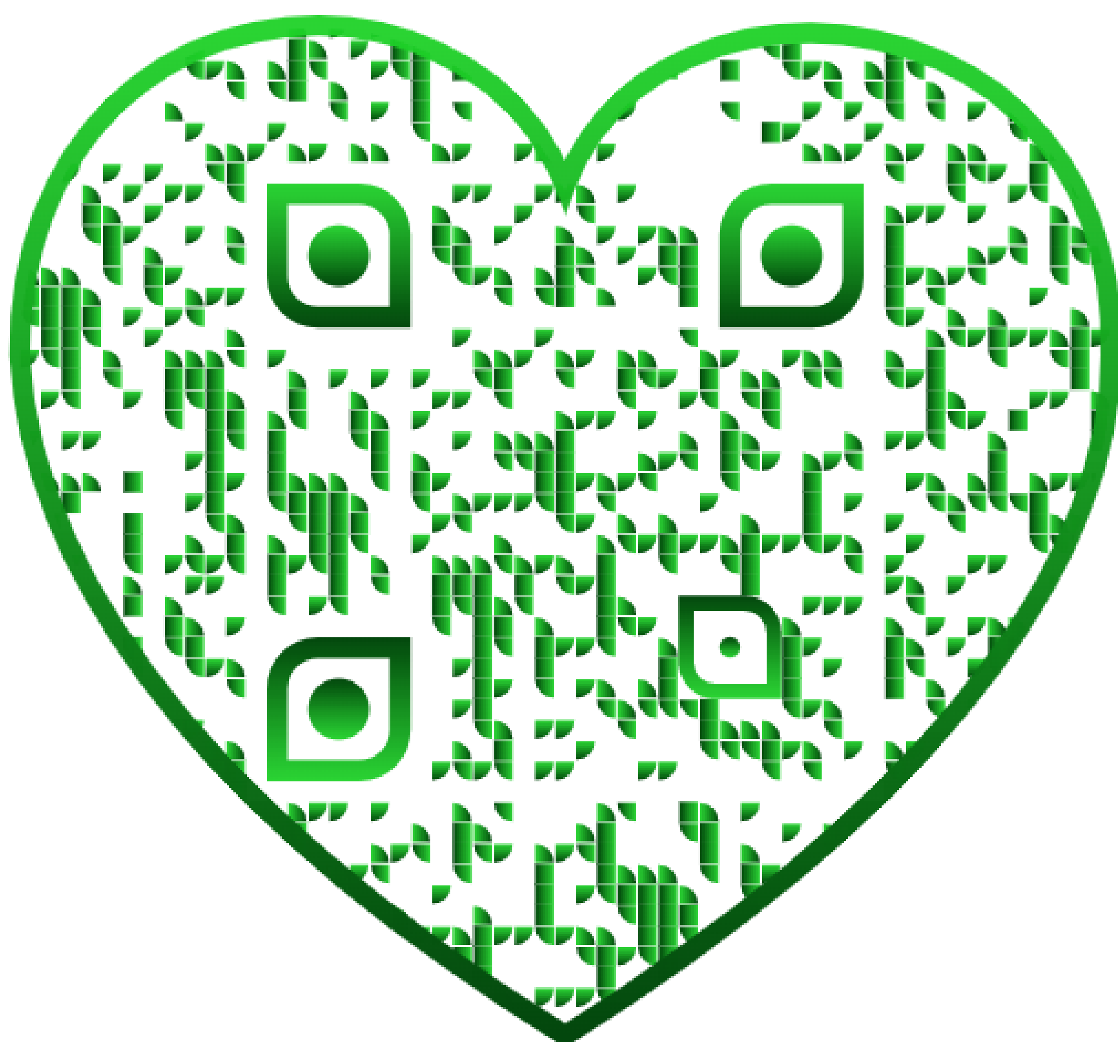
EXÉRCITO BRASILEIRO
ESCOLA DE FORMAÇÃO COMPLEMENTAR DO EXÉRCITO
Curso de Gestão e Assessoramento de Estado-Maior - CGAEM



TC Eng Luiz Haruo Kato

A APLICABILIDADE DA PSICOLOGIA POSITIVA NOS PILOTOS DE UM BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO BRASILEIRO

Salvador
2020



TC Eng Luiz Haruo Kato

A APLICABILIDADE DA PSICOLOGIA POSITIVA NOS PILOTOS DE UM BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO BRASILEIRO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Formação Complementar do Exército / Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS-MG como requisito parcial para a obtenção do Grau Especialização de Gestão em Administração Pública.

.

Orientador: Prof. Dr. Alessandro Messias Moreira

Salvador
2020

TC Eng Luiz Haruo Kato

A APLICABILIDADE DA PSICOLOGIA POSITIVA NOS PILOTOS DE UM BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO BRASILEIRO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Escola de Formação Complementar do Exército / Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS-MG como requisito parcial para a obtenção do Grau Especialização de Gestão em Administração Pública.

.

Aprovado em: 05 / 08 / 2020

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

____

Prof. Dr. Alessandro Messias Moreira – Presidente
UNIS

____

Prof. Me. Renato Rezende Neto – Membro 1
UNIS

____

Prof. Esp. Gustavo Andrade Abreu – Membro 2
UNIS

A APLICABILIDADE DA PSICOLOGIA POSITIVA NOS PILOTOS DE UM BATALHÃO DE AVIAÇÃO DO EXÉRCITO BRASILEIRO

LA APLICABILIDAD DE LA PSICOLOGÍA POSITIVA A LOS PILOTOS DE UN BATALLÓN DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO BRASILEÑO

Luiz Haruo Kato[1]
Alessandro Messias Moreira[2]

RESUMO

Este trabalho aborda sobre a aplicabilidade da Psicologia Positiva nos pilotos de um Batalhão de Aviação do Exército Brasileiro. Tal abordagem se justifica por se tratar de um novo ponto de vista referente ao trato interpessoal dentro da estrutura da Aviação do Exército, que visa à melhoria da qualidade de vida no ambiente de trabalho. A finalidade deste trabalho é apresentar evidências de que o Oficial Psicólogo, por meio da Psicologia Positiva, pode influenciar na mudança comportamental das tripulações (Oficiais pilotos) de um Batalhão de Aviação do Exército (BAvEx). A conscientização da melhoria do ambiente de trabalho é o objetivo macro, que se buscou alcançar através da observação *in loco* e da revisão de literatura. O estudo evidenciou que a Psicologia Positiva conduz a um autoaperfeiçoamento, proporcionando a melhora da qualidade do ambiente de trabalho e, consequentemente, a melhora na vida do piloto da Aviação do Exército, colaborando com a operacionalidade e a segurança de voo.
Palavras-chave: Helicóptero. *Flow*. Forças de Caráter.

RESUMEN

Este artículo direcciones sobre la aplicabilidad de la Psicología Positiva en los pilotos de un Batallón de Aviación del Ejército Brasileño. Tal enfoque está justificado porque es un nuevo punto de vista en relación con el tratamiento interpersonal dentro de la estructura de Aviación del Ejército, que tiene como objetivo mejorar la calidad de vida en el ambiente de trabajo. El propósito de este documento es presentar evidencia de que el Psicólogo, a través de psicología Positiva puede influir en el cambio de comportamiento de las tripulaciones de un Batallón de Aviación del Ejército (Oficiales Pilotos) usando Psicología Positiva. La conciencia de mejorar el ambiente de trabajo es el objetivo macro, que trató de lograr mediante la observación en el lugar y la revisión de la literatura. El estudio mostro que la Psicología Positiva conduce a la superación personal, proporcionando una mejora en la calidad del ambiente de trabajo y, en consecuencia, una mejora en la vida del piloto de Aviación del Ejército, colaborando con la operacionalidad e la seguridad de vuelo.
Palabras clave: Helicóptero. *Flow*. Fuerzas del personaje.

[1] Pós-graduando em Gestão em Administração Pública do Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS/MG. e-mail: katojapasan@gmail.com.
[2] Professor Titular Doutor do Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS/MG. e-mail: alessandromoreira@unis.edu.br.

1 INTRODUÇÃO

A Aviação do Exército (AvEx) opera na terceira dimensão do Teatro de Operações (TO), com a missão de prestar aeromobilidade orgânica da Força Terrestre (F Ter), nas operações em situação de guerra e de não guerra. Normalmente, em tempos de paz, conduzem-se operações de cooperação e coordenação com agências diversas – instituições governamentais ou não, militares ou civis, públicas ou privadas, nacionais ou internacionais (BRASIL, 2019).

Nesse contexto, a AvEx tem a formação do seu principal Recurso Humano (RH) no Centro de Instrução de Aviação do Exército (CIAvEx), onde os militares passam por uma seleção preliminar eliminatória bastante criteriosa em relação aos aspectos físicos, médicos e psicológicos. Após essa formação, os militares especialistas são inseridos em um dos Batalhões de Aviação do Exército (BAvEx) para a complementação operacional das tripulações e equipes.

Na Aviação Geral, mesmo com os inúmeros avanços tecnológicos e aperfeiçoamento dos equipamentos e nos modos de operação das aeronaves, não foi possível eliminar ou reduzir os acidentes aeronáuticos, tendo como principal contribuinte o Fator Humano (BRASIL, 2016).

A segurança de voo é parte fundamental da operacionalidade de uma Organização Militar da Aviação do Exército (OMAvEx), pois permeia toda a estrutura, passando pelo planejamento da missão, preparo e o emprego, propriamente dito, preservando a incolumidade dos RH e o seu patrimônio, devendo, por essas razões, ser objeto constante de observação e aperfeiçoamento.

Nessa toada, a segurança de voo inserida na AvEx passou a utilizar o Treinamento de Gerenciamento de Recursos Humanos da Tripulação, mais conhecido como treinamento de CRM, por sua origem no termo em inglês "*Crew Resource Management*" (BRASIL, 2016).

O Oficial Psicólogo de um BAvEx trabalha, integrando a Seção de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAA), como um dos facilitadores do treinamento de CRM, bem como, aplica testes para avaliar aspectos cognitivos e de personalidade, realiza acompanhamento para observar as relações interpessoais, realiza avaliações de clima organizacional e acompanha algumas missões aéreas para medir o clima. Tudo para assessorar o Comandante de um BAvEx.

Este trabalho tem por objetivo apresentar evidências de que os Oficiais, principalmente o Oficial Psicólogo, podem influenciar na mudança comportamental dos Oficiais pilotos de um BAvEx, utilizando a Psicologia Positiva. Através da observação e análise da conduta dos pilotos, poderão ser identificadas características que, por meio de críticas construtivas, podem concorrer para o desenvolvimento interpessoal dentro e fora do *cockpit*. Que ferramentas da Psicologia Positiva podem ser aplicadas nos Oficiais pilotos de um BAvEx? Em qual nível operacional do RH é mais eficaz? Os Níveis Operacionais são uma hierarquização funcional, indiferentemente da antiguidade no Posto ou Graduação, e trata sobre o acervo de conhecimentos e atributos que refletem a capacidade técnico-operacional do tripulante em determinada aeronave.

Tal abordagem se justifica por se tratar de uma nova proposta aplicável ao trato interpessoal dentro da estrutura da AvEx, buscando a melhoria da qualidade de vida no ambiente de trabalho.

É importante salientar, também, que o trabalho constitui-se de elevada importância para o autor, pois é Piloto Instrutor de Aeronave e um dos mais antigos do BAvEx onde serve. Além disso, pode ajudar o Oficial Psicólogo na busca da melhoria da qualidade das instruções de voo e do convívio interpessoal da Unidade Aérea.

A finalidade deste trabalho é apresentar a Psicologia Positiva e suas ferramentas, e quais atores de um BAvEx podem ajudar na mudança comportamental por meio do emprego das virtudes e das forças de caráter.

Pretende-se que este propósito seja alcançado através da observação não estruturada, da revisão literária e pesquisa bibliográfica.

2 AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

O Brasil é considerado um país de paz por não entrar em conflito armado, em seu território, contudo, está preparado para empregar as Forças Armadas em qualquer área do território nacional. Nesse contexto, a Aviação do Exército tem o objetivo precípuo de estar preparada para atuar com as tropas terrestres, quando acionadas. Para os deslocamentos das aeronaves, normalmente a AvEx utiliza a circulação geral aérea, enquadrada nas instruções sobre o Tráfego Aéreo (BRASIL, 2019; BRASIL, 2018; BRASIL, 2018a).

No combate, o emprego de aeronaves, conforme evidenciado no Manual de Campanha EB70-MC-10.204 (BRASIL, 2019), prioriza o uso dos óculos de visão noturna (OVN) por parte das tripulações, visto que as operações decisivas são executadas sob a cobertura da noite. O documento explicita, ainda, que na fase de planejamento e na fase de emprego de elementos da AvEx deve ser dada especial atenção ao gerenciamento do risco e à segurança de voo, que são fatores fundamentais para o êxito das missões (BRASIL, 2019, p. 1).

Segundo as Normas Operacionais do Comando de Aviação do Exército, consideram-se voos de emprego na AvEx:

> [...] todos os voos em que aeronaves do Exército são empregadas utilizando as técnicas de pilotagem tática, voo com OVN, emprego de tropa, emprego de armamento, ambiente hostil simulado ou enquadradas como circulação operacional militar [...] Podem ser enquadrados ainda em voos de adestramento, quando treinamento interno da AvEx ou envolvido em exercício de outras Unidades, ou missão real, quando missão de busca e salvamento, emprego de tropa em GLO (Garantia da Lei e da Ordem) autorizado pela autoridade competente, evacuação aeromédica, missão humanitária ou operações militares com ambiente hostil real. Entende-se por missão real aquela em que os riscos são maiores e as características específicas justificam uma criteriosa seleção dos tripulantes envolvidos (BRASIL, 2017, p. 3).

Os voos de adestramento aqui referidos podem incluir, por exemplo, o voo de instrução para a formação no Curso de Piloto de Aeronaves e habilitação em aeronaves ou manobras específicas, dependendo do tipo de aeronave. Existe, ainda, o voo técnico para a manutenção, recebimento e ensaio de diferentes tipos de aeronaves, o qual é regulado pela Norma Operacional de Voo Técnico (BRASIL, 2017, p. 3).

A tripulação de helicóptero da AvEx é composta, comumente, por dois Oficiais pilotos e um ou dois Subtenentes ou Sargento Mecânicos de Voo (MV). Dentro dos Níveis Operacionais dos pilotos temos:

a) Piloto Aluno (PA): Oficial de carreira das Armas, Quadro e Serviço, formados na Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), em aprendizagem no Curso de Pilotos de Aeronaves (CPA);

b) Piloto Básico (PB): o recém egresso da formação e habilitado em aeronaves;

c) Piloto Tático (PT): piloto que concluiu o Estágio de Pilotagem Tática (EPT), possui mais de 40 horas de Voo (HV) no modelo que pilota e homologado em Conselho de Voo da Unidade Aérea;

d) Piloto Operacional (PO): piloto concludente do Curso de Piloto de Combate (CPC), com mais de 350 HV totais (se aeronave monomotor) ou mais de 400 HV totais (se aeronave multimotor), sendo pelo menos 100 HV no modelo proposto, submetido a avaliações de habilidades (Voo "Check") por Piloto Instrutor e homologado pelo Conselho de Voo; e

e) Pilotos Instrutores (PI) são os PO possuidores do Estágio de Qualificação de Instrutor (EQI), possuem pelo menos 450 HV totais, sendo 100 HV no modelo proposto e homologados em Conselho de Voo. (BRASIL, 2017, p. 4)

Existem qualificações técnicas importantes específicas para as tripulações que atendem demandas operacionais da AvEx, que são os voos com OVN e o voos sob regras de voo por instrumentos (sigla em inglês: IFR). Estas qualificações possuem Estágios específicos no CIAvEx, para habilitação das tripulações.

O OVN utilizado pela AvEx é um equipamento passivo de intensificação da luz, que amplifica energia luminosa visual até a energia luminosa infravermelho próximo, acoplado no capacete de voo, o qual aumenta a capacidade de operar à noite, mas restringe o campo visual em 40º. Isso torna o voo noturno mais seguro, pois possibilita "ver no escuro", amplia o espectro da luz não visível a olho nu, mas restringe o campo visual em mais de dois terços, o que torna o voo altamente técnico e complexo (BRASIL, 2015; BRASIL, 2019).

A sigla IFR é usual no meio aeronáutico para Regras de Voo por Instrumentos. A Portaria Nº 204/DGCE de 8 de novembro de 2018 descreve as Regras do Ar e prevê o voo IFR: técnica em que o piloto utiliza os instrumentos de bordo da aeronave para voar através de uma condição meteorológica de restrição de visibilidade (BRASIL, 2018).

O Conselho de Voo é uma reunião, de classificação reservada, de militares especialistas que assessoram o presidente do conselho – o Comandante da Unidade Aérea (U Ae) –, para qualquer mudança de nível operacional. Fazem parte do Conselho de Voo: o Subcomandante da U Ae, o chefe da 3ª Seção (Operações), os Pilotos Instrutores, os Comandantes das Subunidades Aéreas, o chefe da SIPAA, o Oficial Médico e o Oficial Psicólogo. Todos emitem seus pareceres dentro das áreas específicas no assessoramento à decisão do Comandante (BRASIL, 2017a).

O Quadro 1 apresenta um resumo dos requisitos mínimos para as Elevações Operacionais da AvEx.

Quadro 1 - Requisitos mínimos para as Elevações Operacionais da AvEx

Nv Op	Curso que habilita	HV e tarefas mínimas	Conselho de voo	Voo "check"
PB	CPA	Não se aplica	Sim	Não
PT	EPT	40 HV na aeronave proposta Proficiente na PTT 1, 2 e 3	Sim	Não
PO	CPC	HV Totais: 350 Monoturbina 400 Biturbina HV Modelo: 100	Sim	Sim
PI	CPC/ EQI	HV Totais: 450 HV Modelo: 100 (após declarado PO)	Sim	Sim
2P IFR	CPA/ EVI	HV IFR: 30 IFR (simulador e aeronave)	Sim	Não
1P IFR	CPC/ EVI	Ser PO na aeronave proposta HV IFR: 30 IFR (após declarado 2P)	Sim	Sim

PI IFR	CPC/ EVI/ EQI	Ser PI na aeronave proposta HV IFR: 30 IFR (após declarado 1P)	Sim	Sim
PT OVN	CPA/ EPT/ OVN	Ser PT na aeronave proposta	Sim	Não
PO OVN	CPC/ OVN/ EVI	Ser PO na aeronave proposta HV OVN: 30 OVN HV IFR: 20 IFR em simulador	Sim	Sim
PI OVN	CPC/ EQI/ OVN/ EVI	Ser PI na aeronave proposta HV OVN: 20 OVN (após declarado PO OVN)	Sim	Sim

Fonte: BRASIL (2017, p. 5).

Esses requisitos são fundamentais para que o piloto observe se alcançou aqueles que são necessários à sua elevação operacional. O piloto é submetido a Conselho de Voo, convocado pelo Comandante da U Ae, onde lhes são apresentados os requisitos, os pontos observados, os exames médicos, o relacionamento interpessoal com a coletividade e os testes de cognição e personalidade. Ainda que se considerem as diferenças naturais e específicas de cada indivíduo, os pilotos mais experientes são referências de comparação para os novos pilotos. Nessa fase é muito importante o papel do PI na formação e manutenção dos novos. O Oficial psicólogo tem tanta importância quanto os PI, no acompanhamento dos pilotos e do clima da U Ae, principalmente para identificar e erradicar fatores danosos que podem interferir na Segurança de Voo.

Normalmente, a composição da tripulação segue os critérios apresentados no Quadro 2, constantes nas Normas Operacionais do Comando de Aviação do Exército:

Quadro 2 – Composição dos pilotos numa tripulação

Nível Operacional:	Pode compor tripulação com:
PI	PI/PO/PT/PB/PA
PO	PI/PO/PT/PB
PB	PI/PO
PT	PI/PO
PA	PI

Fonte: Adaptado pelo autor de BRASIL (2017, p. 7).

Verifica-se, aqui, que o PI pode compor tripulação com todos os níveis operacionais, tornando-se peça chave no clima dos pilotos da Organização. Os aspectos observados pelos instrutores constituem os fatores subjetivos/pessoais, e têm um papel importante na decisão da mudança de nível operacional, porque moldam a imagem do piloto proposto à Elevação, como um "rótulo".

Através de instruções com avaliação por apreciação é que são corrigidas distorções de aprendizagem, todas registradas em fichas de avaliação, com graus e comentários sobre a performance do piloto em relação ao desempenho previsto (BRASIL, 2016a, p. 27).

Durante as instruções, com o *feedback* insatisfatório em relação ao instruendo, pode-se levar em consideração que o canal de comunicação interpessoal não se mostre efetivo, ou seja, a mensagem da fonte não está sendo bem interpretada pelo receptor, conforme vem explicitado no Manual do Instrutor de Voo:

> Comunicação (do latim "*comunicare*") significa tornar comum, partilhar, associar, trocar opiniões; em síntese, é a utilização de qualquer meio pelo qual um pensamento é transmitido, de pessoa a pessoa, sem perder, tanto quanto possível, a sua intenção original. A interação instrutor-aluno se processa basicamente por meio da comunicação verbal e não verbal. Ambas são importantes, reforçando-se mutuamente, embora seja fundamental considerar como básica aquela que melhor permita alcançar os objetivos propostos para a instrução. Logo, a comunicação efetiva é simplesmente um elemento vital na instrução (BRASIL, 2016a, p. 17).

Nesse sentido, tanto o PI como o outro piloto devem ter comunicação positiva para que se tenha uma clara imagem da situação. A responsabilidade do PI está alicerçada na prudência em obter uma imagem do outro piloto o mais acertada possível, para que não prejudique a coletividade dos pilotos dentro da Unidade.

Descrevem-se, em seguida, a Psicologia Positiva, o método PERMA em busca do Bem-Estar e a ferramenta VIA-IS para melhorar o autoconhecimento.

3 A PSICOLOGIA POSITIVA

A Psicologia Positiva é um movimento científico recente, que começou no final da década de 1990, quando Martin Seligman foi presidente da Associação Americana de Psicologia-APA (sigla em inglês) (SELIGMAN, 2019). É conhecida popularmente como a "Ciência da Felicidade", cujo objetivo é o Bem-Estar.

A Psicologia convencional voltou a atenção, durante o século XX, para as patologias e as desordens mentais, preocupando-se com o que havia de errado com as pessoas, o que não funcionava nos seres humanos, como os traumas, neuroses, psicoses, ansiedades, histeria e depressão. Esse processo foi fundamental para o desenvolvimento e estruturação da ciência psicológica.

A esse respeito, Seligman (1998, p. 2) relata:

> [...] demos passos enormes rumo à compreensão e ao tratamento da doença mental. Pelo menos dez transtornos que anteriormente não eram tratáveis abriram seus segredos e agora podem ser curados ou aliviados consideravelmente. Melhor do que isso: milhões de pessoas tiveram seus problemas aliviados pelos psicólogos.

Essa publicação do autor na APA chamou a atenção dos psicólogos, por sinalizar:

a) pesquisas de grande porte sobre qualidades e virtudes humanas;

b) profissionais que reconhecessem que era melhor ampliar essas qualidades, em lugar de consertar os defeitos dos seus pacientes; e

c) psicólogos que enfatizassem a importância fundamental da potencialização das qualidades junto às famílias, escolas, comunidades religiosas e empresas.

Assim, a Psicologia Positiva veio trazer um novo enfoque: abordar o que faz a vida valer a pena. É importante destacar que a Psicologia Positiva não desmerece nem ignora a existência de problemas, dificuldades e transtornos, a questão é que seu olhar é outro. Ela se interessa pelo que dá certo com as pessoas, por suas qualidades e sobre como promover o seu funcionamento positivo.

Normalmente, ao tomar conhecimento sobre o que é a Psicologia Positiva, as pessoas associam-na como autoajuda disfarçada. Entretanto, o enfoque é científico, com muitos estudiosos

e pesquisadores pelo mundo que buscam comprovar cientificamente que o homem pode ser mais feliz e ter uma vida melhor.

Snyder e Lopez (2009, p. 19) consideram que "A ciência e a prática da psicologia positiva estão direcionadas para a identificação e a compreensão das qualidades e virtudes humanas, bem como para o auxílio no sentido de que as pessoas tenham vidas mais felizes e mais produtivas".

Na abordagem de Corrêa (2013, p. 40), a Psicologia Positiva é:

> [...] um segmento da Psicologia que foca absolutamente no estudo científico e na comprovação empírica de ações que possibilitem identificar, medir, maximizar e melhorar as qualidades dos seres humanos, incluindo-se aí as virtudes, as forças de caráter, os talentos, a resiliência, a auto-eficácia, o otimismo, entre tantas outras, de forma a permitir que suas vidas sejam mais felizes, plenas e significativas.

Nesse sentido, quando o foco é observar e corrigir falhas, a atenção estará voltada para as falhas e os erros das pessoas. O estímulo às boas qualidades e o treinamento para enaltecer e reforçar bons comportamentos são os desafios para que se obtenha um bom ambiente que circunda o ser humano.

Alguns elementos podem contribuir para a conquista do Bem-Estar, como o modelo PERMA, sigla em inglês que compreende as Emoções Positivas (***P**ositive Emotion*), o Engajamento (***E**ngagement*), os Relacionamentos Positivos (***R**elationships*), o Sentido (***M**eaning*) e as Realizações (***A**ccomplishiment*).

A **Emoção Positiva** é representada por sentimentos como "prazer, entusiasmo, êxtase, calor, conforto e sensações afins", e mensuradas de forma subjetiva. Ao cultivá-la se obtém o que Seligman (2011) chama de "vida agradável" (*pleasant life*), otimista e gratificante. O autor considera, ainda, que "a felicidade e a satisfação com a vida, como medidas subjetivas, deixam de ser o objetivo de toda a teoria para ser um dos fatores incluídos sob o elemento da emoção positiva" (SELIGMAN, 2011, p. 27).

De acordo com esse mesmo autor, "Emoções Positivas podem estar ligadas ao passado, ao presente ou ao futuro". E mais: "Satisfação, contentamento, realização, orgulho e serenidade" são emoções ligadas ao passado; enquanto o "otimismo, esperança, fé e confiança" são emoções ligadas ao futuro (SELIGMAN, 2002, p. 79). Para o autor, dois aspectos afetam positivamente as pessoas no presente: o Prazer e a Gratificação. Veja-se o que ele considera a esse respeito:

> Os prazeres são satisfações com claros componentes sensoriais e fortemente emocionais. São o que os filósofos chamam de "sensações naturais": êxtase, entusiasmo, orgasmo, deleite, gozo, exuberância e conforto. São passageiros e envolvem pouco ou nenhum raciocínio. As gratificações são atividades que gostamos muito de praticar, mas não são necessariamente acompanhadas por nenhuma sensação natural. Em vez disso, as gratificações nos envolvem, nos absorvem de tal modo, que perdemos a noção de realidade. Uma boa conversa, a leitura de um bom livro, a dança, uma partida de basquete, escalar uma montanha são exemplos de atividades em que o tempo pára, nossas habilidades superam os desafios e ficamos em contato com nossas forças (SELIGMAN, 2002, p. 121).

Nessa direção, o autor reforça, ainda, que "a gratificação dura mais que o prazer, envolve raciocínio e interpretação, não cria hábito facilmente e está apoiada em nossas forças e virtudes" (SELIGMAN, 2002, p. 121). Desse modo, as gratificações, para ele, são a chave para uma vida boa.

A "concentração total, a suspensão da consciência e a plenitude" causadas pelas gratificações conduzem a um estado chamado de *flow*, que foi estudado e apresentado por Mihaly Csikszentmihalyi. O *flow* acontece quando se faz algo que se queira fazer, desejando que nunca acabe, como se o tempo tivesse parado. No estudo que Mihaly realizou com milhares de pessoas, a conclusão a que chegou foi que o coração do *flow* é a ausência de emoção. (SELIGMAN, 2002, p. 131 a 135)

O autor faz referência a cuidados que devem ser tomados com relação ao excesso de confiança nas facilidades, nos "atalhos" para o prazer, a exemplo da televisão, compras, drogas, sexo sem compromisso e chocolate. Uma vida com prazeres fáceis, que nunca exigem o uso das forças nem desafios, é uma vida predisposta à depressão. "A crença que podemos alcançar a gratificação através de atalhos e evitar o exercício das forças e virtudes pessoais é tolice, e pode [...] fazer legiões de seres humanos deprimidos definharem até a morte espiritual em meio à riqueza" (SELIGMAN, 2002, p. 140).

O senso de sentido, pertencimento, autovalor, altruísmo, interesse por atividades e pela própria vida, são emoções e avaliações cognitivas que atreladas à gratificação mudam atitudes e comportamentos. Snyder e Lopez (2009) descrevem um dia de sábado:

> [...] o aspecto mais positivo de meu dia está relacionado a fazer coisas com outras pessoas. Cortar a grama da vizinha e cuidar de meu neto são muito gratificantes. [...] Muito do prazer que fluiu desse sábado de verão veio de minha capacidade de manter o foco de minhas atividades nas coisas que me dão prazer. Na verdade, o positivo está ao redor da maioria de nós. Observe, também, que nem todas as atividades resultam de ações hedonistas positivas; em lugar disso, as atividades que são, de longe, as mais gratificantes estão vinculadas a ajudar os outros. Dar é receber. Esse é apenas um dos paradoxos surpreendentes sobre a psicologia positiva [...] (SNYDER e LOPEZ, 2009, p. 25-28).
> .

O **Engajamento** corresponde a uma imersão completa, à entrega total a uma atividade envolvente, sem levar em conta o tempo. Para Corrêa (2016, p. 71), é "avaliado e mensurado subjetivamente. Esse elemento gera um estado que só pode ser avaliado de forma retrospectiva e, quando ocorre, o pensamento e o sentimento estão ausentes". O Engajamento é aplicável em diversas áreas da vida, normalmente em atividades que nutram valores pessoais, como em projetos, educação dos filhos e outras atividades com emprego de Forças de Caráter.

O **Sentido,** conforme descrito por Seligman (2011, p. 28), diz respeito a "pertencer e servir a algo que se acredita ser maior do que eu". "A vida significativa [*meaningful life*] tem [...] o emprego das forças pessoais a serviço de alguma coisa maior que nós mesmos." (SELIGMAN, 2002, p. 273)

As **Realizações** são as buscas dos objetivos traçados claramente, as ambições que levam as pessoas a terem um senso de realização mais apurado, perseguirem o sucesso e a conquista, mesmo quando não produz emoção positiva, sentido ou relacionamentos positivos (forma momentânea) (SELIGMAN, 2011). Esse autor menciona, ainda: "vida realizadora [forma ampliada] também enfatiza que a tarefa da psicologia positiva é descrever, em vez de prescrever, o que as pessoas efetivamente fazem para obter bem-estar. [...] [São] coisas que os seres humanos decidem fazer apenas por fazer, quando isentos de coerção" (SELIGMAN, 2011, p. 30).

Os **relacionamentos positivos** referem-se ao fato de que "as outras pessoas são o melhor antídoto para os momentos ruins da vida e a fórmula mais confiável para os bons momentos. [...] praticar um ato de bondade produz um aumento momentâneo no bem-estar maior do que qualquer outro exercício que já tenhamos testado". (SELIGMAN, 2011, p. 31)

O autoconhecimento é fundamental em um processo de desenvolvimento das **virtudes e forças de caráter**, tendo em vista que identifica hábitos que correspondem às condições atuais das pessoas. Nesse processo, elas encontrarão virtudes e não-virtudes sobre si mesmas. O primeiro passo para que ocorram mudanças é a aceitação: reconhecer e admitir que as não-virtudes existem e que, por esse motivo, é preciso mudar. Reconhecer forças pessoais é importante para a busca de uma vida mais feliz, fortalecer relações, reduzir o estresse, aumentar a confiança, gerir os problemas e cumprir metas.

Nesse sentido, foram identificadas 24 qualidades (Forças de Caráter) e organizadas em 6 virtudes gerais (sabedoria e conhecimento, coragem, humanidade, justiça, temperança e transcendência) que, por sua vez, "surgem de forma consensual em diferentes culturas e ao longo do tempo" (PETERSON; SELIGMAN, 2004, apud SNYDER; LOPEZ, 2009, p. 65).

Observe-se, a seguir, no Quadro 3, uma lista organizada de virtudes e qualidades classificadas de acordo com o *Values in Action Inventory of Strengths* (VIA-IS).

Quadro 3 – Classificação VIA de virtudes e qualidades

Sabedoria e conhecimento – Qualidades cognitivas que implicam aquisição e uso do conhecimento
Criatividade: Pensar em formas novas e produtivas de conceituar e fazer as coisas
Curiosidade: Interessar-se pela experiência em andamento por si só
Abertura: Referir sobre as coisas e as examinar a partir de todos os ângulos
Amor por aprender: Dominar novas habilidades, tópicos e corpos de conhecimento
Perspectiva: Ser capaz de dar conselhos sábios aos outros
Coragem – Qualidades emocionais que envolvem o exercício da vontade de atingir objetivos diante de oposição, externa e interna
Bravura: Não recuar diante de ameaças, dificuldades, sofrimento
Persistência: Terminar o que se começou; persistir em um curso de ação apesar dos obstáculos
Integridade: Falar a verdade, mas, mais amplamente, apresentar-se de forma genuína
Vitalidade: Encarar a vida com entusiasmo e energia; não fazer coisa alguma com pouco entusiasmo.
Humanidade – Qualidades interpessoais que envolvem tomar conta e fazer amizades com outras pessoas
Amor: Valorizar relacionamentos íntimos com outros, especialmente aqueles nos quais há solidariedade e cuidado mútuo; ser próximo das pessoas
Gentileza: Fazer favores e boas ações para os outros; ajudá-los, cuidar deles
Inteligência social (inteligência emocional, inteligência pessoal): estar ciente dos próprios sentimentos e emoções, bem como dos outros
Justiça – Qualidades cívicas que estão por trás de uma vida saudável em comunidade
Cidadania: trabalhar bem como membro de um grupo ou equipe; ser leal ao grupo
Imparcialidade: Tratar todas as pessoas segundo as mesmas noções de imparcialidade e justiça
Liderança: Estimular um grupo do qual se é membro para fazer as coisas
Temperança – Qualidades que protegem contra excessos.
Perdão e compaixão: Perdoar os que erraram; aceitar as falhas dos outros

Humildade/Modéstia: Deixar que as suas realizações falem por si
Prudência: Ser cuidadoso em relação às próprias escolhas; não correr riscos indevidos
Autorregulação: Regular o que se sente e faz; ser disciplinado
Transcendência – Qualidades que forjam conexões com o universo mais amplo e dão sentido.
Apreciação da beleza e da excelência: Observar e apreciar a beleza, a excelência e o desempenho habilidoso em vários domínios da vida
Gratidão: Estar ciente e agradecido pelas coisas boas que acontecem
Esperança: Esperar o melhor no futuro e trabalhar para atingi-lo
Humor: Gostar de rir e fazer brincadeiras; levar sorriso às outras pessoas
Espiritualidade: Ter crenças coerentes em relação ao propósito e sentido maiores do universo.

Fonte: Peterson e Seligman, © 2004, apud Snyder e Lopez, 2009, p. 66.

Segundo Peterson e Seligman (2004), conforme citados por Snyder e Lopez (2009), as virtudes e qualidades descritas no Quadro 3 foram organizadas no *Values in Action Inventory of Strengths* (VIA-IS) em forma de questionário simples. Apresenta-se como uma ferramenta que oferece *feedback* aos respondentes com relação às suas qualidades de caráter superiores.

Para responder ao questionário e se conhecer melhor é necessário realizar um cadastro no sítio eletrônico do VIA Institute e receber o *feedback* via e-mail.

Apresenta-se a seguir a aplicabilidade da psicologia positiva no âmbito dos pilotos de uma Unidade Aérea da AvEx.

4 APLICABILIDADE DA PSICOLOGIA POSITIVA

Durante o período do plano de carreira de piloto, enquanto se serve nas Unidades Aéreas do Exército, são realizados voos de instrução, tanto para qualificar a primeira vez em determinada manobra, quanto para realizar periodicamente os voos para manter as manobras dentro dos prazos de validade.

A Psicologia Positiva pode ser muito bem aplicada nos voos de instrução de um BAvEx. Todos os voos são precedidos de um *briefing* e sucedidos de um *debriefing*.

> A palavra *brief* é de origem inglesa e significa: breve, curto, conciso. Logo, o *briefing* significa: instruções ou informações rápidas. No caso da instrução aérea, o *briefing* é a informação objetiva do que vai ser realizado no voo. O *debriefing* nada mais é do que uma análise crítica e objetiva de uma atividade realizada. [...] apreciação de méritos e deméritos, de forma a estabelecer as ações para um melhor desempenho futuro (BRASIL, 2016a, p. 35).

Nesse sentido, o relacionamento interpessoal é inerente à atividade de voo. “A Comunicação humana é o intercâmbio de experiências, incluindo todos os comportamentos por meio dos quais uma pessoa pode influenciar ou mesmo persuadir uma outra” (BRASIL, 2016a, p. 17). O primeiro pilar do CRM é a Comunicação e esta permeia todas as fases de um voo. “Para que uma comunicação seja eficiente, ela precisa atender alguns requisitos básicos: curta, precisa, compreensível, termos padronizados e figuras comuns” (BRASIL, 2016, p. 37).

> O ser humano tende a se sentir desconfortável e ameaçado em ambientes nos quais não está familiarizado. Logo, o instrutor deve proporcionar o ambiente o mais acolhedor possível. Daí a importância de estimular o aluno, além de estudar os manuais e regulamentos, a interagir com a aeronave, bem antes da prática de voo. Quanto mais cedo estiver familiarizado com manetes, comandos, interruptores e aviônicos, melhor será sua ambientação à atividade aérea. A empatia e a simpatia aparecem neste contexto de forma elementar. Segundo os estudiosos, a empatia é definida pela capacidade que possuímos de penetrar na personalidade alheia para obtermos uma previsão de suas reações. Enquanto a simpatia pode criar uma expectativa otimista e a antipatia uma previsão pessimista, constituindo ambas uma visão deformada pelo sentimento, a empatia é uma identificação psíquica (BRASIL, 2016a, p. 20).

Com base na Apostila de Facilitador de CRM na Aviação do Exército (BRASIL, 2016, p. 38), o estilo de comunicação pode ser agressivo, passivo e assertivo. O agressivo e o passivo podem acender o estopim das não-virtudes, ocasionando a antipatia ou a apatia. Ser assertivo na comunicação é fundamental para uma boa comunicação.

A orientação do Oficial Psicólogo nos níveis operacionais PI e PO são fundamentais para a melhoria dos ambientes de trabalho e voos, pois, normalmente, são os mais antigos de uma Unidade Aérea. A maneira como se coloca uma ideia determina se a mensagem vai ser compreendida ou não.

Durante as fases do voo, devem ser evitadas abordagens agressivas como: "Qual é o seu problema hoje? Por que está nervoso ou tenso? Por que você está errando procedimentos básicos? Se você continuar a errar, nós vamos morrer!". Certamente esses tipos de abordagens provocam reações e sentimentos ruins ou negativos, contudo, os fatos não devem ser ignorados, podendo-se lançar mão de outros modos de abordagem: "Como está seu dia hoje? Calma, você está acertando nisso, nisso e nisso; mas pode melhorar nesses outros aspectos. Acertando a manobra, a chance de sobreviver é garantida!". Mudar o enfoque da abordagem muda toda a realidade do outro piloto.

No *briefing* é o momento oportuno para verificar como está a higidez física e mental da tripulação. O PI pode conduzir esse momento de tal maneira que os tripulantes interajam de forma assertiva e mantenham o canal de comunicação aberto. Ao invés de abordar as coisas que vão mal ou sobre o que não está funcionando, o PI deve colocar atenção nos fatores que são positivos.

O método PERMA, cuja sigla já foi explicitada anteriormente, neste estudo, pode ser assim entendido:

Emoções positivas podem advir de um bom voo realizado na vez passada, no qual aconteceu tudo certo; ou de um bom voo que será realizado pelas orientações do *debriefing* passado; ou do tratamento cordial e camarada durante as fases do voo;

Engajamento pode ser o sentimento de "o voo foi maravilhoso!";

Sentido pode ficar registrado como um voo marcante, com sentimento de pertencimento da equipe do BAvEx;

Realizações podem ser as execuções de voos que tinham muita importância para o piloto, as quais foram realizadas e cumpridas; e

Relacionamentos positivos podem ser o dia-a-dia no ambiente de trabalho, dentro e fora do *cockpit* da aeronave.

Trabalhar as virtudes, trazendo-as para o cotidiano e apagando da mente as não-virtudes podem ser conduzidas individualmente, dentro de cada esfera de nível operacional.

Ao responder com atenção os questionamentos do *VIA Institute*, o piloto conhecerá as principais virtudes e qualidades individuais, o que facilita o autoconhecimento através dos principais pontos em que os pilotos podem trabalhar e melhorar a cada dia. Somente com atenção

na identificação e no reconhecimento das forças pessoais poderá ocorrer uma mudança comportamental, conforme destacado por Seligman (2002, p. 273) “a vida boa [...] não consiste em maximizar emoções positivas, mas está integrada à utilização bem-sucedida das forças pessoais para alcançar gratificação genuína e plena.”

Notadamente, o autoconhecimento, por si, é capaz de acabar com conflitos internos, como as paixões, vaidades e egoísmo. No entanto, dentro do treinamento do CRM são apresentados ferramentas e métodos para que se combatam, com tempestividade, assertividade e coragem, esses males que podem produzir eventos catastróficos na aviação.

Dessa maneira, com a mente no que vai bem, as pessoas buscam melhorar os pontos que não vão tão bem, e, assim, equilibrar os principais aspectos da vida. Quando se observa que existem pontos de plenitude, ao findar uma atividade, os aspectos reconhecidos e evidenciados vão, gradativamente, integrando e cimentando um sentimento positivo em cada indivíduo, tornando-o melhor.

5 MATERIAL E MÉTODO

A pretensão do trabalho foi a de organizar informações pré-existentes e adequá-las à realidade verificada no cotidiano de um BAvEx. Assim, a observação em campo e a revisão de literatura constituíram a espinha dorsal do desenvolvimento do trabalho.

O procedimento investigativo foi fundamentado no método da observação assistemática ou observação não estruturada, que, conforme Prestes (2007, p. 30), “é aquela sem controle elaborado anteriormente e desprovida de instrumental apropriado. Nas ciências humanas, muitas vezes, torna-se a única oportunidade para o estudo de certos fenômenos”, visto que não se programaram voos específicos de instrução para a coleta de informações.

Quando os voos de instrução do 3º BAvEx eram realizados no modelo de helicóptero que o autor deste artigo pilota, realizava-se a observação participante, sem que os demais pilotos envolvidos percebessem a intenção deste autor/observador; a coleta das informações era feita, principalmente, no *briefinf* e no *debriefing*. Quando o voo acontecia em modelos diferentes, realizava-se a observação não participante, sem que interferisse na situação.

O foco principal da observação era voltado ao diálogo e orientações, antes e após do voo. Indiretamente, contudo, observou-se, também, o comportamento dos pilotos na convivência do cotidiano fora da aeronave.

A partir da organização das informações levantadas nos manuais, livros e documentos, elas foram comparadas com a realidade do funcionamento de um BAvEx e com as experiências do autor como piloto instrutor da AvEx desde 2007.

6 RESULTADO E DISCUSSÃO

Os Oficiais de carreira são um extrato da sociedade brasileira, ou seja, de origem rica ou pobre, das mais diferentes classes sociais, raças, credos, com familiares militares ou não. Desse modo, o que se evidencia, é que o ambiente de trabalho dos Oficiais de um BAvEx também retrata um espelho da sociedade. Dentro e fora da aeronave podem ser observados vários fatores que incidem sobre o militar, que são enfrentados de diversas maneiras, dentro de suas individualidades.

Conhecer a própria força de caráter é muito importante para o sucesso pessoal e profissional. O uso das forças na rotina diária ajudará ao indivíduo a obter uma vida mais feliz,

fortalecer relações, reduzir preocupações, aumentar confiança, lidar com desafios e cumprir suas metas.

Verificou-se que quando os instrutores frisavam aspectos negativos durante o *briefing*, como no caso em que os pilotos cometem algum equívoco ou erro na manobra, esse fato pareceu acarretar perda material, pessoal, o que pode até levar à morte, haja vista que os pilotos terminam o voo visualmente mais abatidos, cansados, como se tivessem agradecendo aos céus pelo encerramento do voo, afastam-se do PI e do PO com os quais executaram voos "ruins" e acabam por manter distância do convívio com eles, no ambiente de trabalho.

Por outro lado, instrutores que mostravam possibilidades de vencer os desafios e que os voos terminariam sem problemas, os pilotos pousavam mais confiantes. Quando são executados "bons voos", os PI são admirados pelos pilotos, que, intuitivamente são imitados pelos pilotos menos experientes.

Nos ambientes de trabalho, fora das aeronaves, também se observou que Oficiais virtuosos (que utilizam suas forças), que lidam com desafios com atitude positiva, que não reclamam das missões atribuídas, normalmente são cercados de pessoas que vibram nessa mesma frequência, criando uma harmonia e um ambiente de trabalho salutar.

Normalmente, a reação instintiva de uma pessoa a uma situação estressante mostra os princípios, valores e padrões que segue. Com o autoconhecimento é que se identificam os hábitos atuais, que estabilizam o indivíduo nesse patamar. O fortalecimento e uso dos princípios e valores é que faz ultrapassar os problemas do "ego". Mendonça (2019) cita, no curso Gestão Pessoal – Base da Liderança, que "o autoconhecimento envolve a compreensão firme de suas capacidades, de suas próprias características, pensamentos, sentimentos, inclinações e como eles influenciam seu comportamento. Trata-se de entender suas necessidades, desejos, motivações, crenças, forças e valores" (MENDONÇA, 2019)

A Psicologia Positiva trabalha a melhoria do indivíduo através do autoconhecimento para alcançar e aperfeiçoar as forças de caráter. O questionário do *VIA Institute* é uma ótima ferramenta para fazer uma análise individual. O método PERMA e as forças de caráter são modelos que, se devidamente identificados e adequadamente inseridos na vida do piloto proporcionam a melhora da qualidade do ambiente de trabalho, e, como consequência, a melhora nas relações interpessoais, corroborando a operacionalidade da AvEx e fortalecendo a segurança de voo.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No afã de encontrar as respostas para os questionamentos que impulsionaram e direcionaram este estudo, verificou-se, por meio da observação em campo e da revisão bibliográfica, que a melhor ferramenta da Psicologia Positiva é aquela que conduz ao autoconhecimento e, com base nos resultados, deve-se enfatizar o que há de melhor nos indivíduos, levando-os a alcançar a felicidade e bem-estar, dentro e fora do ambiente de trabalho. O nível operacional dos pilotos de um BAvEx mais eficaz para se aplicar a Psicologia Positiva é o topo da cadeia, ou seja, os pilotos instrutores.

Esses profissionais são os únicos que podem formar composições de tripulação com todos os outros pilotos; justamente por essa razão, o Oficial Psicólogo pode influenciar, com margem muito maior de eficácia, na mudança comportamental das tripulações.

Durante os 17 anos de pilotagem na Aviação do Exército, 12 anos dos quais como instrutor de voo, foi possível, ao autor deste estudo, evidenciar que a grande maioria dos pilotos vivenciam o estado de *flow*, várias horas de voo que passam rapidamente. Descem do helicóptero dizendo:

"Já acabou? Que pena! Quando vai ser o próximo?". Os pilotos utilizam muita concentração, estudo antecipado e treinamento mental que culmina no voo, no ponto de plenitude, quando acontece a imersão no voo - o *flow*.

Com a constante prática das forças de caráter pode-se afirmar que, intrinsecamente, a pessoa se sente recompensada, gratificada e realizada. Escrever um diário, por exemplo, como se fosse um *briefing* e *debriefing*, pode ajudar a incorporar as forças pessoais. No *briefing*, de manhã, antes de seguir para o trabalho, escrever um objetivo, o que mais quer na vida, quais os benefícios que isso poderá trazer para a vida e o que tem que fazer para que assim aconteça. No *debriefing*, escrever uma avaliação do dia que passou, o que conseguiu fazer em direção ao objetivo, o que mudaria se o dia se repetisse e, antes de dormir, ser grato pela oportunidade de melhorar para o dia seguinte.

No momento em que uma situação passa a incomodar muito, será, provavelmente, porque essa situação feriu algum valor pessoal. Os valores pessoais orientam as atitudes e as motivações das pessoas. As escolhas para a senda pessoal que têm base naquilo em que se acredita propiciam que o caminho se abra com maiores chances de alcançar o objetivo traçado, conforme considera Mendonça (2019). No entanto, quando a escolha dos caminhos a seguir entram em conflito com os valores pessoais, elas podem gerar desconforto emocional, sentimento de culpa e pensamentos destrutivos.

Pode-se afirmar que a Psicologia Positiva facilita o autoconhecimento, que, por sua vez, leva à conquista de uma vida melhor, bastando, para isso, que, com coragem, contribua-se para que aconteça o melhor na vida das pessoas. Valorizar os pontos fortes e reconhecer os pontos que apresentam oportunidades de melhorias são aspectos que podem levar uma transformação pessoal cotidiana, que culminará na mudança de comportamento e conduta.

A atenção deve ser voltada para o emprego das forças de caráter e virtudes, combustíveis para que o veículo – no caso, as pessoas – trilhem o caminho em busca do bem-estar. O militar que se conhece e encara os desafios diários de forma proativa, tempestiva e positiva refletirá sobre como melhorar a conduta, diminuir os conflitos interpessoais, para potencializar a operacionalidade de um BAvEx.

O tema não se esgota com este estudo, haja vista que requer maior aprofundamento, pois a Psicologia Positiva é uma ciência considerada nova, que abrange o estudo das qualidades e virtudes humanas, em busca da felicidade e bem-estar, nos mais variados campos de pesquisa.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. Comando de Operações Terrestres. **Caderno de Instrução de Voo com Óculos de Visão Noturna**. 1 ed. Brasília, DF. 2015.

BRASIL. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. Comando de Aviação do Exército. **Apostila de Facilitador de CRM na Aviação do Exército**. Taubaté, SP. 2016.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. CENIPA. **Manual do Instrutor de Voo**. Brasília, DF. 2016a.

BRASIL. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. Comando de Aviação do Exército. **Normas Operacionais do Comando de Aviação do Exército**: Níveis Operacionais, requisitos e funções para tripulantes na Aviação do Exército. Taubaté, SP. 2017.

BRASIL. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. Comando de Aviação do Exército. **Normas Operacionais do Comando de Aviação do Exército**: Conselho de Voo. Taubaté, SP. 2017a.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. DECEA. Portaria Nº 204/DGCEA, de 8 de novembro de 2018. **ICA 100-12**: regras do ar. Brasília, DF. 2018.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. DECEA. Portaria Nº 238/DGCEA, de 4 de dezembro de 2018. **ICA 100-4**: regras e procedimentos especiais de tráfego aéreo para helicópteros. Brasília, DF. 2018a.

BRASIL. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. Comando de Operações Terrestres. **Manual de Campanha EB70-MC-10.204 A Aviação do Exército nas Operações**. 1 ed. Brasília, DF. 2019.

CORRÊA, A.P. (Org.). **Psicologia Positiva:** teoria e prática: conheça e aplique a ciência da felicidade e das qualidades humanas na vida, no trabalho e nas organizações. Coordenação editorial de Andréia Roma. São Paulo, Leader, 2016.

MENDONÇA, I.A. **Gestão Pessoal – Base da Liderança**. Escola Virtual de Governo. Disponível em: <https://www.escolavirtual.gov.br/curso/163>. Acesso em: 13 jun. 2019.

MASCARENHAS, S.A. (Org.). **Metodologia Científica**. São Paulo: Pearson, 2012.

PRESTES, M. L. M. **A pesquisa e a construção do conhecimento científico**: do planejamento aos textos, da escola à academia. 3. ed. 1 reimp. São Paulo: Rêspel, 2007.

SELIGMAN, M. E. P. **Building human strength**: Psychology's forgotten mission. V. 29, n. 1. APA Monitor. 1998. Disponível em: <https://nonopp.com/ar/Psicologia/00/pres.htm>. Acesso em 13 nov. 2019.

SELIGMAN, M. E. P. **Felicidade autêntica**: use a psicologia positiva para alcançar todo seu potencial. Tradução de Neuza Capelo. Rio de Janeiro: Objetiva, 2002 (impressão 2019).

SELIGMAN, M. E. P. **Florescer**: uma nova compreensão da felicidade e do bem-estar. Tradução de Cristina Paixão Lopes. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011 (impressão 2019).

SNYDER, C.R.; LOPEZ, S.J. **Psicologia Positiva**: uma abordagem científica e prática das qualidades humanas. Tradução de Roberto Cataldo Costa. Porto Alegre: Artmed, 2009.